



## **Territoires frontalier et non-frontalier : une analyse comparée des activités quotidiennes**

Guillaume Drevon, Olivier Klein, Luc Gwiazdzinski, Philippe Gerber

### **► To cite this version:**

Guillaume Drevon, Olivier Klein, Luc Gwiazdzinski, Philippe Gerber. Territoires frontalier et non-frontalier : une analyse comparée des activités quotidiennes. Colloque MSFS 2014, Lille Métro, Boulot, Dodo... Quoi de neuf dans nos routines ?, Mar 2014, Lille, France. pp.76 - 82. halshs-01111264

**HAL Id: halshs-01111264**

**<https://shs.hal.science/halshs-01111264>**

Submitted on 30 Jan 2015

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Colloque MSFS 2014, Lille  
Métro, Boulot, Dodo... Quoi de neuf dans nos routines ?  
Proposition de communication

***Territoires frontalier et non-frontalier :  
une analyse comparée des activités quotidiennes***

Guillaume Drevon<sup>1</sup>, Olivier Klein<sup>2</sup>, Luc Gwiazdzinski<sup>3</sup>, Philippe Gerber<sup>4</sup>

<sup>1</sup> Doctorant, Université de Grenoble UMR PACTE 5194, CEPS/INSTEAD, Geography and Development Department (GEODE) – Luxembourg, tél. (+352) 58 58 55 215, [guillaume.drevon@ceps.lu](mailto:guillaume.drevon@ceps.lu)

<sup>2</sup> Chargé de recherche, CEPS/INSTEAD, Geography and Development Department (GEODE) – Luxembourg, tél. (+352) 58 58 55 309, [olivier.klein@ceps.lu](mailto:olivier.klein@ceps.lu)

<sup>3</sup> Maître de Conférences, Université de Grenoble UMR PACTE 5194, tél (+33) 4 76 82 20 20, [luc.gwiazdzinski@grenoble-ujf.fr](mailto:luc.gwiazdzinski@grenoble-ujf.fr)

<sup>4</sup> Chargé de recherche, CEPS/INSTEAD, Geography and Development Department (GEODE) – Luxembourg, tél. (+352) 58 58 55 601, [philippe.gerber@ceps.lu](mailto:philippe.gerber@ceps.lu)

**Mots clés :** mobilité, activité, frontière, effet barrière

## **1. Contexte**

La réflexion autour de la thématique « Métro, Boulot, Dodo » et des routines renvoie directement à la mobilité et aux activités quotidiennes. En effet, chaque jour, nombre d'individus se déplacent pour réaliser des activités plus ou moins contraintes. Des routines émergent ; elles peuvent être cognitives (Enaux 2009) et s'expriment à travers l'organisation et la succession d'activités pratiquées par un individu au cours d'une journée. A travers cette contribution, nous souhaitons re-questionner ces activités quotidiennes dans un contexte singulier. A l'instar de nombreux espaces transfrontaliers, la Grande Région est soumise au différentiel frontalier (Raffestin 1974). Plus particulièrement, dans le cas du Luxembourg, ce différentiel s'exprime notamment au niveau des rémunérations (Berger 2005), une des raisons du travail frontalier. De plus, la fonction de contrôle de la frontière est aujourd'hui largement dévaluée au niveau européen, un processus qui correspond au *debordering* des frontières (Albert, Lothar 1996). Ainsi, le Luxembourg accueille aujourd'hui le plus grand nombre de navetteurs frontaliers au sein de l'Union européenne (MKW 2009) avec plus de 160 000 actifs provenant de France, d'Allemagne et de Belgique. En franchissant quotidiennement la frontière, ces actifs contribuent, avec leurs espaces d'activités (Shöenfelder, Axhausen 2010) transnationaux, à la formation d'un bassin de vie transfrontalier (Enaux, Gerber 2008) où la dispersion de leurs activités quotidiennes semble remettre en cause l'idée maintenant communément admise que la frontière n'est plus une barrière au déplacement.

## **2. Questionnement et hypothèses**

A travers cette contribution, nous souhaitons notamment déterminer si la frontière administrative exerce un effet barrière sur le choix de localisation des activités

quotidiennes pratiquées par les frontaliers ? Une question méthodologique émerge également : comment révéler et mesurer cet éventuel effet barrière lié à la frontière ? Pour répondre à ce questionnement, nous proposons une démarche originale en confrontant les activités quotidiennes d'actifs frontaliers à celles d'actifs non frontaliers se déplaçant sur deux faisceaux comparables : Thionville-Luxembourg et Voiron-Grenoble. En effet, à services et aménités égales sur les deux terrains d'étude, on suppose que la frontière entraîne des effets barrière (H1). Tout d'abord, à partir de la mesure des espaces d'activités, il serait possible de savoir si ces espaces sont plus équilibrés pour les non frontaliers, correspondant à une équi-répartition spatiale des activités réalisées à la fois près du lieu de travail et du domicile. *A contrario*, les frontaliers concentreraient et enchaîneraient plus d'activités à proximité de leur domicile (H2). Par ailleurs, les densités présentielle (Mille, 2000) montreraient une occupation de l'espace plus domo-centrée au niveau du faisceau frontalier (H3). La mise en comparaison des activités quotidiennes des deux publics sur ces faisceaux frontalier et non frontalier permettrait ainsi de révéler un effet barrière relatif à la frontière selon une méthodologie liée à l'analyse spatio-temporelle.

### **3. Méthodologie**

Les analyses menées s'appuient sur des données issues de l'Enquête Ménages Déplacements (EMD) de la région urbaine grenobloise et de l'Enquête Déplacements Ville Moyenne (EDVM) de Thionville-Val-de-Fensch. Cette dernière enquête a la particularité de prendre en compte dans son échantillon des actifs frontaliers. Ces enquêtes standard CERTU permettent de construire une méthodologie s'appuyant sur des principes d'analyse spatiale en vue de confronter les deux faisceaux. Premièrement, la méthode des ellipses de variabilité (Pumain, Saint-Julien 1997) permet de caractériser la dispersion et la répartition spatiale des activités qui composent les espaces d'activités de chaque individu. Deuxièmement, il s'agit de comparer le nombre d'activités et la manière dont elles se succèdent au cours d'une journée type de travail à travers la construction de chaînes de déplacement (Strathman, Dueker 1995). Troisièmement, l'analyse et la visualisation des densités présentielle permet de connaître l'occupation de l'espace des navetteurs au cours d'une journée de travail (Klein 2010).

### **5. Résultats attendus**

A partir de la confrontation des espaces d'activités de publics frontaliers et non frontaliers, nous vérifierons s'il existe un effet barrière lié à la présence de la frontière. Les premières analyses montrent que les espaces d'activité des frontaliers sont largement domo-centrés (Drevon *et al.* 2013), contrairement à ceux des non frontaliers qui organisent leurs activités de manière plus équilibrée autour des deux points d'ancrage principaux, domicile et travail. Par ailleurs, les navetteurs du faisceau transfrontalier réalisent non seulement moins d'activités, mais aussi davantage d'enchaînements à proximité de leur domicile. Les analyses des densités présentielle d'une journée type de travail, quant à elles, dénotent d'importantes divergences au niveau de l'occupation de l'espace chez les actifs du faisceau frontalier. Enfin, la confrontation d'un faisceau frontalier et non frontalier indique l'efficacité d'une barrière potentielle liée à la frontière. Des investigations complémentaires permettront de vérifier cette hypothèse sur le terrain à l'aide d'un protocole plus qualitatif questionnant directement le déplacement des individus.

## Bibliographie

Albert M., Lothar B., 1996, 'Debordering the World of States: New Spaces in International Relations', *New Political Science* 35 (Spring): p. 69-106.

Berger F., 2005, Développement de l'emploi transfrontalier au Luxembourg et portrait sociodémographique des frontaliers, *Population & Emploi* 8, CEPS/INSTEAD, 20 p.

Drevon G., Gerber P., Klein O., Enaux C., 2013, Cross-border integration and geovisualization: From trip chains to profiles of cross-border workers, *Proceedings of the BIVÉC-GIBET Transport Research Days*, pp. 154-168.

Enaux C., Gerber P., 2008, Les déterminants de la représentation transnationale du bassin de vie. Une approche fondée sur l'attachement au lieu des frontaliers luxembourgeois, *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, no.5, pp. 725-753.

Enaux C., 2009, Processus de décision et Espace d'activités/déplacements. Une approche articulant routine cognitive et adaptation événementielle, document 453, <http://cybergeog.revues.org/22221>

Gwiazdzinski L., 1991, Une première approche des barrières dans la ville, Mémoire de DEA, Université Louis Pasteur, Strasbourg.

Klein O., 2010, Visualisation des mobilités quotidiennes : vers d'autres modes de représentation. In Banos A., Thevenin T. (eds.), *Systèmes de transport urbains : caractérisation de l'offre et estimation de la demande*, Traité IGAT, Série aspects fondamentaux, Hermès - Lavoisier, pp. 145-186.

MKW Wirtschaftsforschung GmbH, EmpiricaKft. 2009, Mobility of Cross-Border Workers within the EU-27/EEA/EFTA Countries. Final Report commissioned by European Commission, DG Employment and Social Affairs, 86 p.

Mille M., 2000, Des densités habitantes aux densités mouvantes l'exemple de la métropole lilloise, *Cybergeo*, <http://cybergeog.revues.org/1866>

Schmitz F., Drevon G., Gerber P. (dir.), 2012, La mobilité des frontaliers du Luxembourg : dynamiques et perspectives. *Les Cahiers du CEPS/INSTEAD*, Hors-Série 1, 40 p.

Primerano F., Taylor M., Pitaksringkarn L., Tisato P., 2008, Defining and Understanding Trip Chaining Behaviour, *Transportation* 35, no 1, 55-72.

Pumain D., Saint-Julien T., 1997, *L'analyse spatiale*, Armand Colin.

Raffestin C., Guichonnet P., 1974, *Géographie des frontières*, PUF, Paris.

Schönfelder S., Axhausen K.W., 2010, *Urban rhythms and travel behaviour*, Ashgate.

Strathman J.G., Dueker K.J., 1995, Understanding trip chaining. Special report on trip and Vehicle Attributes, 1990 NPTS Report Series. Washington DC, Department of Transportation.